

a laissées après elle. Or, l'un des plus effectifs moyens de récupération, c'est de développer notre réseau transcontinental, propriété du peuple canadien.

Le Canada a déboursé des sommes considérables pour la création de nos voies de transport par eau qui sont le complément de notre système de transport par voie ferrée. Les deux systèmes peuvent être utilisés à la fois et, de cette façon, je suis persuadé qu'ils peuvent nous fournir un service plus efficace que le réseau du Pacifique-Canadien. Et le jour où les moyens de transport aériens auront été suffisamment développés, ils fonctionneront de concert avec nos chemins de fer et nos canaux.

Etant donné que les gens de l'Ouest partagent l'avis de la population de l'Est, à savoir que les chemins de fer nationaux constituent un actif fort précieux pour le Canada, je caresse l'espoir que leur exploitation sera profitable avant longtemps.

Cependant, je suis d'avis que le réseau du Pacifique-Canadien n'est pas de trop au Canada. Et si la compagnie est sage, elle jugera peut-être de son intérêt à un moment donné de faire partie du réseau du chemin de fer nationaux du Canada. Quelle raison y a-t-il pour que ces deux réseaux restent distincts, sauf celle qu'invoquent mes amis de l'Ouest à savoir leur désir de voir les deux réseaux se faire concurrence. Quoiqu'il en soit, je suis d'avis qu'un jour viendra où il faudra les consolider.

Et maintenant que j'ai indiqué le contraste entre ces deux chemins de fer dont l'un, le Pacifique-Canadien, est le type du chemin de fer exploité avec succès par une compagnie indépendante, et l'autre, le réseau des chemins de fer nationaux canadiens dont l'exploitation sous le régime de la nationalisation deviendra profitable dans un avenir assez rapproché, je désire aborder la question de l'exploitation des chemins de fer par compagnie indépendante, régime que l'on prône tant au Canada, dans la presse aussi bien qu'ailleurs. En réalité, le plus grand désastre qu'ait suivi la guerre,—et il est impossible d'en imputer la responsabilité au dernier conflit mondial,—s'est produit en ce qui regarde les chemins de fer américains dont l'exploitation est aux mains de compagnies particulières. Ces chemins de fer sont en pleine déconfiture. Même en Angleterre, les chemins de fer exploités par l'initiative privée sont en fort mauvaise passe; quant aux chemins de fer américains, ils sont absolument désorganisés aujourd'hui. Ces compagnies ont trois rudes tâches à accomplir. En premier lieu, il leur faut reconstruire toutes leurs voies; en second lieu, adopter l'électricité

comme force motrice et, en troisième lieu, renouveler l'outillage de chaque réseau. Or, les compagnies de chemins de fer ne peuvent se procurer les fonds nécessaires, parce que le public n'a pas confiance dans ces entreprises; d'autre part, le congrès des Etats-Unis a adopté une loi ordonnant à la commission des chemins de fer de faire l'estimation de la valeur des divers réseaux. De plus, le congrès américain a décrété la répartition de tous les chemins de fer en dix régions, tant ceux qui font leurs frais que ceux dont l'exploitation se solde par des déficits, avec l'idée de tenter un effort afin de les remettre sur pied. Cependant, le seul moyen d'atteindre ce but, c'est que le Gouvernement américain leur prête aide et assistance. Or, après avoir examiné le problème sous ses divers aspects, je prédis sans la moindre hésitation que le New-York Central n'est pas en mesure de se financer lui-même; d'autre part, je doute fort que le Pennsylvania et les autres chemins de fer de moindre importance soient dans une situation très florissante. Le congrès américain a été si vivement impressionné par toutes ces circonstances, qu'il a ordonné, je le répète, une nouvelle estimation de ces divers réseaux. Et, m'est avis que le gouvernement des Etats-Unis sera forcé de se porter à la rescousse et d'adopter la même attitude qu'a prise l'un des ministres de l'ancien gouvernement à l'époque où le Nord-Canadien et le Grand-Tronc réclamèrent l'assistance de l'Etat. Il déclara: "Je consens volontiers à leur avancer des fonds pour les aider à sortir des présentes difficultés; je sais qu'ils reviendront à la charge et ce jour-là nous deviendrons les propriétaires de ces réseaux". Eh bien! le gouvernement des Etats-Unis fera l'acquisition des chemins de fer exploités par l'initiative privée à peu près de la même façon; il les consolidera ensuite en un immense réseau qui sera exploité sous le régime de la nationalisation. Ceux qui déplorent le peu de succès du régime de la nationalisation au Canada feraient mieux à mon sens de méditer sur le triste fiasco de l'exploitation par compagnies particulières aux Etats-Unis.

Il y a place au Canada pour deux grands réseaux de voies ferrées; mais il n'y a pas lieu de nous soumettre à l'influence du Pacifique-Canadien ni au point de vue politique ni au point de vue économique. Le Conseil de direction de la compagnie du Pacifique-Canadien, doit se contenter de faire face à la situation telle quelle. Si la compagnie désire travailler de concert avec les chemins de fer nationaux, je n'y vois pas la moindre objection. Les deux compagnies pourraient très bien mettre en commun le volume de trafic